

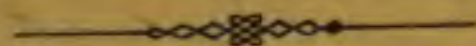
JANSEN'S BRUG

OVER

DEN OCEAAN.

DOOR

C. A. W. HALVERHOUT,
oud-Kapitein Luit.-ter-Zee.



BREDA,
BROESE & COMP.
1874.




Ex-libris
Charles Atwood
Kofoid

JANSEN'S BRUG

OVER

DEN OCEAAN.

DOOR

C. A. W. HALVERHOUT,
oud-Kapitein Luit.-ter-Zee.





BREDA,
BROESE & COMP.

1874.


SEAL OF THE UNIVERSITY OF CALIFORNIA
LET THERE BE LIGHT
1868

§ 1. De Grieken waren in de eerste helft der middeleeuwen meester van den Indischen handel over Egypte.

In de tweede helft van dit tijdvak waren het de Italianen. Zij handelden met Indië over Syrië, door de Perzische Golf en over Egypte. Maar toen in 1300 Flavio Gioia van Amalfi in Italië het kompas in Europa bekend maakte, was het spoedig met den bloei van den Indischen handel voor de landen gelegen aan de Middellandsche Zee gedaan.

De handel nam een anderen weg, de weg over land werd verlaten; de weg over zee werd de heerbaan der natiën en de wereldhandel verplaatste zich van de Middellandsche Zee naar de landen van westelijk Europa. Het kompas doodde den handel tusschen de Middellandsche Zee en Indië.

Het was voor onze eeuw bewaard, om door de doorgraving der Landengte van Suëz Salomo's gezegde: »Er is niets nieuws onder de zon," weder bewaarheid te zien. Wij staan aan den aanvang van een nieuw tijdperk in Europa's geschiedenis. Moge al de Anglo-Sakser, met zijne stoomschepen en door zijn geld, den invloed van het Suëz-kanaal voor het oogenblik voor Groot-Britannië trachten te neutraliseeren; moge de Germaan den Frank een geweldigen slag hebben toegebracht, hem twee zijner provinciën ontnomen en milliarden hebben laten betalen; toch heeft het Latijnsche ras een overwinning behaald, én op het Germaansche én op het Anglo-Saksische, een overwinning in zedelijken en materieelen zin, zóó groot, dat de gevolgen er van niet te berekenen zijn; want wij staan aan den vooravond van den dag, welke voor de volken aan de Middellandsche Zee daagt, den dag die hun, na vijf eeuwen, weder den Indischen handel schenkt, met al de rijkdommen en de macht daaruit voortspruitende, welke rijkdommen en welke macht gedurende vijf eeuwen het deel waren der westersche volken van Europa.

De geschiedenis zal het uitmaken wie de grootste man zijner eeuw was: Ferdinand de Lesseps of Prins Von Bismarck; hij die den wereldhandel verplaatste of hij die aan het Duitsche volk een vaderland schonk.

§ 2. Waarschijnlijk zal binnen weinige jaren de stoomvaart tusschen Europa en Azië zich dermate uitbreiden, dat de zeilvaart rond de Kaap de Goede Hoop schier te niet zal gaan. Wellicht dat de zeilschepen nog lang kunnen dienen om steenkolen te vervoeren, zoolang de groote steenkolenvelden van Azië nog niet zijn geëxploiteerd, en voor het transport van een artikel als bijvoorbeeld suiker, ofschoon ik vermeen dat suiker reeds langs Suëz met stoomschepen is aangevoerd.

Nog niet lang geleden was er in Groot-Britannië schier geen stoomschip van eenige grootte te koop, en de vele booten, welke toen op stapel stonden, waren reeds verkocht. Er was als het ware een *run* om stoomschepen.

Prachtige klipper, met uw breede, hooge vlucht van doek, ge hebt uwen tijd gehad, uwe dagen zijn geteld.

Ernstige stoomer, met uw pluim van rook, aan u behoort de toekomst. Zee en wind verstoren u niet. Met plechtigen ernst doorklieft ge de baren en spot met den wind. Vrucht van het Anglo-Saksische brein, gij zijt het werktuig, dat het Latijnsche en een gedeelte van het Slavische ras in toekomende eeuwen zal doen bloeien. Door u worden Marseille, Brindisi, Triëst, Alexandrië, Constantinopel en Odessa de groote stapelplaatsen der voortbrengselen van Azië.

Londen, Amsterdam, Bremen en Hamburg, gij hebt ten deze afgedaan.

Moge door het bezit van Koloniën, door het beschikken over enorme kapitalen, nog eenige jaren veel koffie, veel suiker, veel thee, naar de noordelijke havens van westelijk Europa worden gevoerd, deze aanvoer moet, zoo niet ophouden, dan toch zeer belangrijk verminderen.

De reden hiervan is deze.

»Tijd is geld," zoo als de Brit zegt.

Reizen met zeilschepen zijn onzeker. Een zeilschip, dat

uit Indië rond de Kaap naar Europa vaart, is niet slechts onzeker van den dag van aankomst, maar zelfs van de maand waarin het de lading zal afleveren. De reis duurt op zijn minst genomen tweemaal zoolang als van een stoomschip door het Kanaal van Suëz. De lading staat dus ook tweemaal zoolang aan zeegevaar bloot.

Het vaarwater zelf geeft ook veel meer kans op beschadigde ladingen, door de grootere kans dat het schip stormen beloopt.

Hierbij vergete men niet, dat de meeste artikelen van uitvoer, ik wil hier metselsteenen en dergelijke uitzonderen, wel hun weg langs Suëz vinden. Het artikel provisiën bijv. zal men toch niet aan een reis van 120 dagen blootstellen, als men het binnen 40 dagen kan afleveren.

Ook kan men langs Suëz spoedig aan elke oogenblikkelijke behoefte der Indische markt, langs telegraphischen weg kenbaar gemaakt, onmiddellijk voldoen.

De havens der Middellandsche Zee worden dus de groote stapelplaatsen voor de Indische artikelen, terwijl zich de waren van daar uit met de spoorwegen over het vasteland verspreiden.

Een groote oorlog tusschen twee noordsche Mogendheden, Engeland en den Noordduitschen Bond bijv., is voldoende om zulk een ommekeer met spoed te doen geboren worden. Intelligente Engelsche kooplieden richtten dan ook reeds handelshuizen en havens aan de Middellandsche Zee op en hadden kapitalen veil tot het aanleggen van groote haven- en dokwerken te Brindisi.

Door den tunnel in den St.-Gothard zal het stoompaard menigen goederentrein doen snellen, beladen met koloniale waren, komende van de toekomstige groote Italiaansche koopsteden, Brindisi niet te vergeten.

Naast Brindisi zal, als voedster van Oostelijk Europa, Odessa als belangrijke stapelplaats verrijzen.

Marseille voor Frankrijk, Barcelona voor Spanje, Triëst voor Oostenrijk, Constantinopel voor Turkije, en de Donaulanden, zullen mede belangrijke stapelplaatsen worden.

§ 3. Het verplaatsen van den handel op Azië naar de

Middellandsche Zee zal voor de noordsche Mogendheden een groote slag zijn, vooral voor Engeland.

Het *Brittannia rule the waves*, Engelands overwegende grootheid en macht, zullen deerlijk lijden; ook dit land heeft zijn tijd gehad.

Ik wil niet spreken van Groot-Britannië als over den grooten koopman, die zijn sabel aan den wand heeft gehangen en nu zijne schatten telt.

In zedelijk overwicht is dit land sinds den Krimoorlog gedaald en dalende. John Bull kijkt broeder Jonathan veel te veel naar de oogen.

Maar er hangt Engeland nog een groot gevaar boven het hoofd, en dit is het verlies van een groot gedeelte van den handel met Amerika, om van de landverhuizers niet te spreken, die nu over Engeland hun weg nemen.

De havens aan de Oostzee zullen ook overvleugeld worden door die der Middellandsche Zee.

Noord-Duitschland, die nieuwe, krachtige Staat, treft het bij haar ontstaan slecht, want in den toekomstigen wereldhandel kan het geene groote rol spelen, en welke volken zijn ooit groot geweest zonder in den wereldhandel te deelen?

Ook dit land raakt een deel van zijn directen handel en den uitweg zijner landverhuizers kwijt.

Ruslands zwaartepunt zal zich naar het Zuiden verplaatsen.

Zweden en Noorwegen kunnen we buiten beschouwing laten.

Nederland moet, evenals België en alle noordelijke landen, zijne Oostindische koloniale markt verliezen.

Men zal vroeg of laat, hetzij men wil of niet, verplicht worden de Indische producten in Indië zelf aan de markt te brengen en het cultuur- en consignatiestelsel af te schaffen.

Alsdan zullen er uit Indië niet meer producten verscheept worden als er voor het land zelf voor consumtie noodig zijn, en wellicht voor een kleinen kring daarbuiten.

Deze hoeveelheid wordt bepaald door het antwoord op de vraag: »Hoever zal men koffie, suiker enz. uit Indië over Nederland kunnen vervoeren, bijv. naar Duitschland,

dat deze artikelen even goedkoop af te leveren zijn als die rechtstreeks uit Indië, bijv. over Triëst, naar Duitschland gevoerd worden?"

Lag er voor ons lief Vaderland geene heerlijke toekomst open, dan zou het mij smarten deze harde waarheid te moeten ter nederstellen, want:

Français ne daigne, Anglais ne puis,
Prussien ne veux, Néerlandais je suis!

§ 4. Het land mijner geboorte is Nederland, niet het Nederland van thans, neen! de zeventien Vereenigde Provinciën.

Toen in de zuidelijke provinciën de revolutie uitbrak was ik nog een kind.

Op school en als jongeling kreeg ik omtrent dien opstand allerlei verkeerde denkbeelden en voorstellingen; als man heb ik daarover anders leeren denken.

Het toeval wilde, dat ik in de laatste 17 jaren, wanneer ik in Europa was, in Brabant woonde.

Wat een verschil tusschen de Nederlanders aan deze en aan gene zijde van den Moerdijk!

Wij, Noord-Nederlanders, noemen ons dikwerf Hollanders, naar de nijvere bewoners dier provincie, welke kaas maken.

De ware Nederlander echter woont niet uitsluitend in dat kaas-, water- en melkland. Slaat Van Kampen open en ge leest: »het Hertogdom Braband was eertijds het vermaardste der zeventien vereenigde gewesten. Hier te lande bevond zich, onder de Vorsten der Bourgondische en Oostenrijksche huizen, de zetel der algemeene regering, en het Hof van Brussel, hoezeer niet eens de hoofdstad van Braband, was in de vijftiende eeuw misschien het schitterendste van Europa."

§ 5. Wellicht denkt de lezer, waartoe deze uitweiding?

Laat mij het u zeggen. Tot titel van dit mijn geschrijf koos ik »Jansen's brug over den Oceaan," en het bruggenhoofd dier brug is Vlissingen, aan onze zuidelijke grens.

We betreden Zeeland, dat zoo dicht bij Brabant ligt, veel dichter dan bij het eigenlijke Holland, en ik wenschte vooral opmerkzaam te maken hierop, dat Zeeland en Brabant in

Nederland liggen en dat de Staten-Generaal, door het indertijd afstemmen van het voorstel der heeren 's Jacob, de Bruyn Kops, Tak c. s., naar mijn bescheiden oordeel, een Nederlandsch (geen Hollandsch) belang geschaad of liever vertraagd hebben.

De Zuid-Nederlanders dachten er anders over. Zij vonden goed een subsidie te verleenen voor een brug over den Oceaan tusschen Antwerpen en Amerika.

§ 6. Als het getij verloopt moet men de bakens verzetten.

Tot in het begin dezer eeuw was steeds het zwaartepunt van onzen Staat in de provinciën Holland en Zeeland gelegen.

In de adviezen van een oud-soldaat leest men, dat dit zwaartepunt, vooral door de ontginningen in de oostelijke provinciën, zich echter langzamerhand verplaatst, dat Holland en Zeeland betrekkelijk zwakker geworden zijn, terwijl de oostelijke provinciën zich meer en meer ontwikkelen.

De oud-soldaat kwam in 1850 tot het besluit, dat Holland en Zeeland hun vroeger evenwicht van lieverlede verliezen, en dat het zwaartepunt van den geheelen Staat zich meer verplaatst naar het oosten.

Thans schrijven wij 1874. Wat is er na dien tijd niet gebeurd? In welke geheel andere toestanden leven wij! Welke toekomst ligt er voor ons in het verschiet? Zal het zwaartepunt van onzen Staat zich steeds oostelijker verplaatsen? Ik geloof het niet.

Wat wil het toeval? De schoonste, veiligste en beste haven van gansch noordwestelijk Europa ligt op ons grondgebied, maar aan de zuidelijke grens; zij biedt over Brindisi den kortsten weg voor reizigers, brieven en ijlgoederen aan, zoowel voor Engeland als voor Noord-Amerika, met een groot gedeelte van Azië, en is aldus het natuurlijk bruggenhoofd dat noordwestelijk Europa met het groote Westen verbindt.

In deze ligging mag Vlissingen zich verheugen.

Nog is Vlissingen, als handelshaven, niets, hoewel door een spoorweg verbonden aan het groote Europeesche spoorwegnet; maar deze weg loopt daar dood, want hij vindt geen uitweg, geen brug over den Oceaan.

Het is wel jammer dat twee havens van Nederland, die,

naar mijn denkbeeld, zeer belangrijke handelshavens worden zullen, Harlingen en Vlissingen, beide aan de uiteinden van ons land liggen.

Onze beide groote koopsteden Amsterdam en Rotterdam, ze zijn alsnog voor de groote schepen van de Amerikaansche vaart niet te gebruiken.

Beider hoop is gevestigd op de doorgravingen die ze met de zee moet verbinden. Het is zeker zeer te wenschen dat beide steden, het rijke Amsterdam en het ondernemende Rotterdam, een flinken uitweg naar zee bekomen; want het zijn nu eenmaal handelssteden, en ze liggen in het hart van het land, binnen onze verdedigingsliniën. Millioenen schats worden aan die doorgravingen ten koste gelegd, en die vooral van Holland op zijn Smalst is een reuzenwerk.

§ 7. Nu moet ik tot mijn spijt overgaan om als een ongeloovige op te treden, wat betreft de resultaten die men van deze doorgravingen verwacht. Ik ben overtuigd dat men een weg naar zee én vòor Amsterdam én voor Rotterdam maken zal; trouwens de laatste bestaat reeds, maar met een diepte die zeer te wenschen overlaat; doch ik houd mij evenzeer overtuigd, dat met een flinken storm het zand dermate werken kan, dat het zeegat geen veilig binnenkomen voor zware diepgaande schepen gedoogen zal.

De Noordzee-visscher verzekert u in zijne eenvoudige taal dat »het zand leeft," men noemt dit loopzand.

Tijdens ik op Vlieland was vernam ik dat het wrak der *Lutine* nu eens twintig dan eens zestig voet onder het zand bedolven was.

Toen ik als bevelhebber van Zr. Ms. stoomschip *Vulkaan*, belast zijnde met het beschermen der Nederlandsche visschers tegenover de Engelsche, veelal in en om het Vlie en het Friesche Zeegat mij ophield, was ik in de gelegenheid om te hooren en te zien wat loopzand is, en hoe terecht de eenvoudige visscher zegt: »het zand leeft."

Ik herinner mij dat, eens naar zee gaande nadat een noordwesten storm gewaaid had, de loods mij vroeg om in het zeegat langzaam aan te loopen, en *nota bene* de *Vulkaan* liep volle kracht slechts 3½ mijl. Op mijne vraag »waarom?"

zeide de loods dat het dikwijls gebeurt dat met een storm zich een rug in het vaarwater zet. Men vergete niet, dat in die vaarwaters schuring is door eb en vloed.

Eens voor het Friesche Gat komende, bemerkte ik dat het vaarwater zich geheel en al verplaatst had en een kaart van, als ik mij wel herinner, zes jaren oud, niet meer te gebruiken was. Dit Gat verloopt, zoodat er eigenlijk geen blijvende kaart van te maken is.

Ik heb nog nimmer met een zeeman of visscher over de nieuwe Noordzee-havens gesproken, of ze waren van gevoelen dat het loopzand een onoverkomelijk bezwaar zoude opleveren. Vele zeeofficieren deelen dit gevoelen ook. Moge hier het *vox populi vox Dei* niet bewaarheid worden; dit is mijn opregte wensch.

§ 8. Men heeft in de Tweede Kamer der Staten-Generaal het bezwaar geopperd, dat indien de brug over den Oceaan tot stand kwam, dit België (ik wil hier Zuid-Nederland voor lezen) zoude bevoordeelen.

Dit deed me denken aan een man die een groot landgoed bezat in den tijd toen de spoorwegen aangelegd werden. Hij deed nu al zijn best om een spoorweg midden door zijn landgoed te krijgen. Dit was zoo dom niet, maar het mocht niet gelukken, 't geen hem zeer verdriette. Hij liet echter de zaak niet rusten, en verkreeg door zijn invloed, dat de spoorweg vlak langs een gedeelte van zijn goed werd aangelegd. Ik behoef u niet te zeggen, hoezeer zijn land in waarde rees.

Het bevoordeelen van België kan ons niet schaden.

Wat de brug over den Oceaan betreft, het is waar, Holland en Friesland zullen daar niet zooveel direct voordeel uit putten, maar een zeer belangrijk gedeelte van ons land, de provinciën Noord-Brabant, Zeeland en Limburg, te zamen bijna een derde van ons grondgebied uitmakende, zullen belangrijk in bloei toenemen, en het zwaartepunt van den Staat, dat, zooals vroeger werd opgemerkt, zich naar het Oosten verplaatste, zal zich ook naar het Zuiden wenden. Maar dit is immers geen bezwaar, die provinciën zijn toch ook Nederlandsch, en de inwoners, ofschoon geen Hollanders of Friezen, zijn toch waarlijk Nederlanders.

Ofschoon staatkundig gescheiden, hebben de beide Nederlandsche broeders elkander, vooral in de tijden welke wij beleven, te veel noodig om te spreken van met Hollandsch kapitaal België te bevoordeelen, en zijn de belangen van Zeeland, Noord-Brabant en Limburg bij de brug over den Oceaan niet weg te cijferen.

Reeds in 1850 beschouwde de oud-soldaat (een man die helder ziet) Nederland en België als elkanders beste bondgenooten.

De gebeurtenissen in Europa in de sinds verloopen 24 jaren getuigen er waarlijk wel voor dat toen reeds de oud-soldaat helder zag.

§ 9. Vlissingen is de eenige Noordzee-haven, die altijd uit zee genaakbaar is, zelfs bij ijsgang der rivieren.

Antwerpen ligt alsdan afgesloten.

Het gevolg hiervan is, dat de handel tusschen Duitschland, Amerika en Engeland, eenige maanden van bijna elk jaar over Vlissingen moet gedreven worden, want Hamburg, Bremen, Amsterdam en Rotterdam zijn bij harde vorst evenzeer ontoegankelijk.

De kortste weg van Port-Saïd naar Engeland en Amerika is de lijn Brindisi—Vlissingen. Men mag dus als zeker aannemen, dat te eenigertijd passagiers, brieven en ijlgoederen, uit Azië naar Engeland en Amerika bestemd, dien weg volgen zullen.

Welk een schoone gelegenheid voor den Yankees om Engeland links (hier eigenlijk rechts) te laten liggen.

Het zou mij sterk verwonderen als de Amerikanen niet spoedig de brug over den Oceaan legden. Dit brengt hun eigenbelang mede. Wellicht dat de crisis, die in 't vorige jaar de Unie teisterde, deze onderneming terughield.

Neemt men in aanmerking, dat een landverhuizer van Vlissingen uit, in 10 dagen te New-York zijn kan; dat hij zoo uit den waggon op de stoomboot stapt, die gereed ligt om te vertrekken; dat hij dus uit het hart van Europa, in 11 of 12 dagen, betrekkelijk zeer op zijn gemak, in Noord-Amerika wezen kan, en dit alle jaargetijden door; dat hij nu, uit Hamburg of Bremen, eerst de gevaarlijke Noord-

zee moet passeeren en dan door het Engelsch Kanaal moet, om door het gevaarlijke Kanaal van Bristol naar Liverpool te gaan, en zich daar eerst voor Amerika kan inschepen; dat dit langere traject gevaar oplevert, geld en tijd kost; dan moet men, vermeen ik, willens of wetens blind zijn, ik zou haast zeggen Amsterdammer of Hamburger moeten wezen, om niet in te zien, dat Vlissingen eens de grootste en belangrijkste haven van Noord-Europa worden moet, en dit ten koste van Londen, Liverpool, Hamburg, Bremen, Amsterdam en Rotterdam.

Het is maar jammer dat van de brug over den Oceaan de oude Nederlandsche driekleur niet waaien zal, maar de sterren en strepen van het jeugdige, groote Gemeenebest in het verre westen.

En toch beschouw ik het verkeerd gezien van de Amsterdamsche en Rotterdamsche afgevaardigden, dat zij niet hebben medegewerkt om het voorstel 's Jacob, de Bruyn Kops en Tak c. s. indertijd te doen aannemen.

Het is met een Staat evenals met het menschelijk lichaam, waarvan alle deelen gezond moeten wezen, wil het geheel in volmaakten toestand verkeeren.

In de toekomst kunnen Amsterdam, Rotterdam en Vlissingen naast, met en door elkander bestaan.

Wat Amsterdam betreft stel ik mij, zooals ik boven zeide, van de Noordzee-haven, wat de groote Amerikaansche vaart betreft, niet veel voor, ja! ik zou aanraden om oogenblikkelijk de handen uit de mouw te steken, en het groot Noordhollandsch Kanaal te verbreeden en te verkorten, dan blijft Amsterdam zeker een groote zeehaven.

De haven aan de Noordzee, daarvan voorzie ik, dat zij wellicht een geschikt gat zal worden voor kleine schepen en groote visschersvloten.

Wat het Rotterdamsche zeegat betreft, ik geloof dat dit betere kansen aanbiedt dan het Amsterdamsche, maar aan een blijvende, voldoende diepte voor de groote Transatlantische vaart zal ik steeds blijven twijfelen.

Ik sprak daar zooeven van de afgevaardigden uit onze beide groote koopsteden; maar aan welke belangen hebben

de Noord-Brabantsche en Limburgsche vertegenwoordigers in 's lands vergaderzaal gedacht toen zij Jansen's brug over den Oceaan afstemden? De tijd zal het leeren.

§ 10. Gelukkig is het voor westelijk Europa, dat aan gene zijde van den Atlantischen Oceaan landen liggen onder de verzengde luchtstreek, waar de zoogenaamde koloniale waren groeien; want, zoo als we vroeger opmerkten, worden de landen gelegen aan de Middellandsche Zee de stapelplaatsen voor den Oostindischen handel.

Door hunne ligging zijn de noordelijke en westelijke havens van Frankrijk, in België Antwerpen, in ons land Vlissingen, Rotterdam en, als men wil, ook Amsterdam, in de gelegenheid zich van den Westindischen handel meester te maken.

Ook Hamburg en Bremen kunnen in dien handel deelen.

Overgelukkig mag de Nederlandsche Staat zich rekenen in het tropisch klimaat van dat Westen een land te bezitten, dat, 2400 vierkante mijlen groot, het vruchtbaarste der aarde is, in welk opzicht het Java en Sumatra in de schaduw stelt, het prachtige Suriname, waarvan de plantengroen door geen land ter wereld wordt geëvenaard.

Nimmer vergeet ik den indruk die dit land op mij maakte. Het is door de natuur aangewezen voor akkerbouw en veeteelt. Bij rijke alluviale gronden, hoogere terreinen, voeten hoog met humus bedekt, door prachtige rivieren en beken doorsneden en besproeid, rijk in goed en keurig hout, hooger op in delfstoffen, groeien er ook de specerijen, en is het, in één woord, een parel aan den tropischen aardgordel.

In een vroeger geschrift noemde ik dit land het noodanker van ons schip van Staat. Het ware te wenschen dat het niet ons noodanker maar ons daagsch anker ware, want het ligt slechts twee groote weken stoomens van onze havens af.

§ 11. Volgens de geleverde beschouwingen is Europa's handelstoekomst dus deze:

Groot-Britannië verliest zijn handelsoverwicht, en de beide Nederlanden met eenige Fransche havens, en wellicht een paar Duitsche zeeplaatsen, worden de stapelplaatsen van den Westindischen handel.

Vlissingen de groote posthaven tusschen Amerika en Azië, tevens de groote handels- althans transitoplaats van Noordelijk Europa, het bruggenhoofd van de brug over den Oceaan, die Europa aan Amerika verbindt, en van waar de landverhuizers uit Midden-Europa naar een nieuw vaderland vertrekken.

De Middellandsche Zee wordt de stapelplaats van den Oostindischen handel, Italië wordt groot en machtig, Zuidelijk Rusland wordt het zwaartepunt van dien Staat.

Wellicht komt de vraag bij u op: »Hoelang zal dit nog duren?" Deze vraag te beantwoorden vermag ik niet, maar bedenk dat we leven in de eeuw van het ijzer, den stoom en de telegraaf.

Ik stel er een vraag tegenover: »Hoeveel jaren heeft Antwerpen noodig gehad om zich van den Amsterdamschen tabakshandel en van een gedeelte van het landverhuizersvervoer der Duitsche havens meester te maken?"

§ 12. En nu tot besluit: »Wat staat ons Nederlanders te doen?" Het getij is verloopen, de bakens moeten verzet worden.

De Staat kan niet veel langer planter en koopman blijven. In Oost-Indië moeten we dus langzaam, geleid door de staathuishoudkunde, het cultuur- en consignatiestelsel vaarwel zeggen, en het *laissez faire*, *laissez passer*, toepassen.

Ons volksbelang, het algemeen welzijn, de belangen van onze nijveren en werklieden, verplichten ons de blikken naar het Westen te wenden. Een brug over den Oceaan, een sterke band tusschen de driekleur en de sterren en strepen, die ons, met zooveel anders, goedkoop brood bezorgen moet, een verbeterd kanaal voor Amsterdam en invoering van werkkrachten in Suriname op breede schaal, zijn, naar mijn bescheiden oordeel, de groote zaken van het oogenblik.

Laat ons in 's Hemels naam werken, landgenooten! terwijl het nog dag is, vóórdat de nacht aanbreekt, wanneer we niet werken kunnen.

In plaats van het onzalig partijgetwist, het laten vallen van Ministers, het uren lang redeneeren over zaken die niet tot stand komen, het spitsvondig haarklooven over godsdienst-

quaestiën enz., trede men eendrachtig samenwerkend op, tot het doen van groote zaken.

Jansen's brug, 't Amsterdamsch Kanaal en Suriname wijzen u den weg.

Nederland! ge gaaft dikwerf het voorbeeld; ge hadt den zedelijken moed de doodstraf af te schaffen; ge geeft schatten uit voor onderwijs aan alle standen; maar bedenk, dat een gezonde geest slechts in een gezond lichaam wonen kan. Het lichaam eischt voedsel, maar ook de onderwezene gelegenheid het geleerde in practijk te brengen; hiertoe moeten alle bronnen van bestaan bloeien, geen te bearbeiden grond braak liggen. Nog eens: Jansen's brug en Suriname wijzen u den weg.

Breda, 1 Sept. 1874.



